

FERROVIA TRANSNORDESTINA

Relatório do Grupo de Trabalho

- Constituído por meio da Portaria Interministerial nº 69 de 31/03/17
- Composição: MPDG, MTPA, Valec, SPPI, ANTT, TLSA e CSN
- 14 reuniões entre fev. e jul./2017
- **OBJETIVO DO GT:**
 - Elaborar proposta aos Ministros de Estado que contemple soluções e alternativas para a Ferrovia Transnordestina considerando:
 - ✓ a **revisão do cronograma** do empreendimento por trechos
 - ✓ a **atualização de valores**, eventualmente necessários para realização de obras e intervenções no projeto.

- **Premissas para nortear o GT:**
 - revalidar a viabilidade do projeto;
 - garantir que os investimentos público e privados sejam realizados *pari passu*;
 - validar a estratégia de ataque dos lotes da Ferrovia, de forma a priorizar trechos que a tornem operacional mais rapidamente;
 - buscar segurança quanto à disponibilidade das fontes de recursos tanto públicos quanto privados para ser realizar um novo acordo de investimentos;
 - legalidade: solucionar pendências perante ANTT (aprovação dos projetos executivos, atualização do orçamento do empreendimento e plano para atender pendências sobre a malha antiga) e apresentar encaminhamentos do GT ao TCU

Agenda de Trabalho:

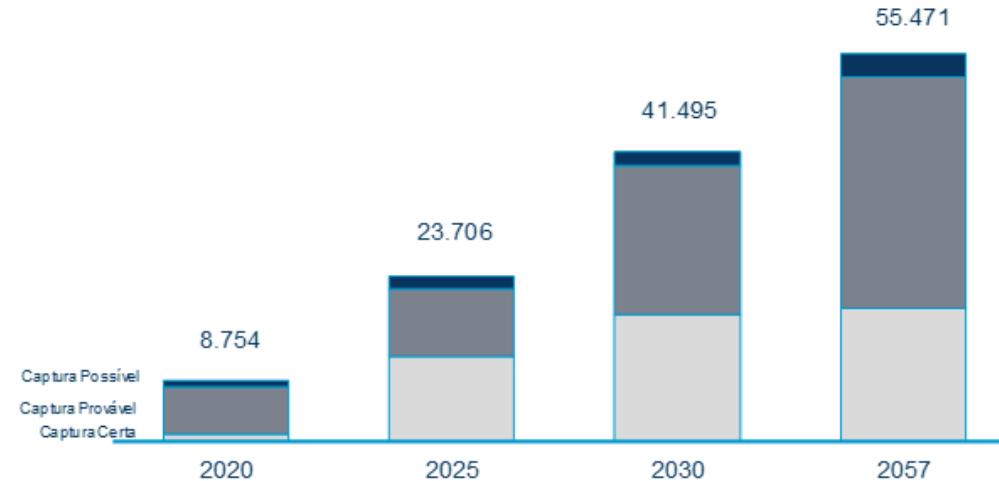
- Validação da viabilidade do projeto:
 - Atualização do Estudo de demanda e de mercado
 - Capex (refinamento dos custos e novo cronograma dos entregáveis)
 - Custos Operacionais
 - Licenças e Estudos Ambientais
 - Passivos jurídicos relevantes (trabalhistas, cíveis e ambientais)
 - Novo *Funding* do Projeto (público e privado)
 - Resultados do Modelo (VPL e taxa de retorno)
- Apresentação dos resultados aos Ministros e ao TCU

➤ DEMANDA

- As principais cargas transportadas são: Minério de Ferro, Soja, Milho, Combustíveis, Gipsita e Cimento.
- O minério de ferro é a carga mais relevante, por exemplo em 2035 esse produto representará 78% da movimentação.

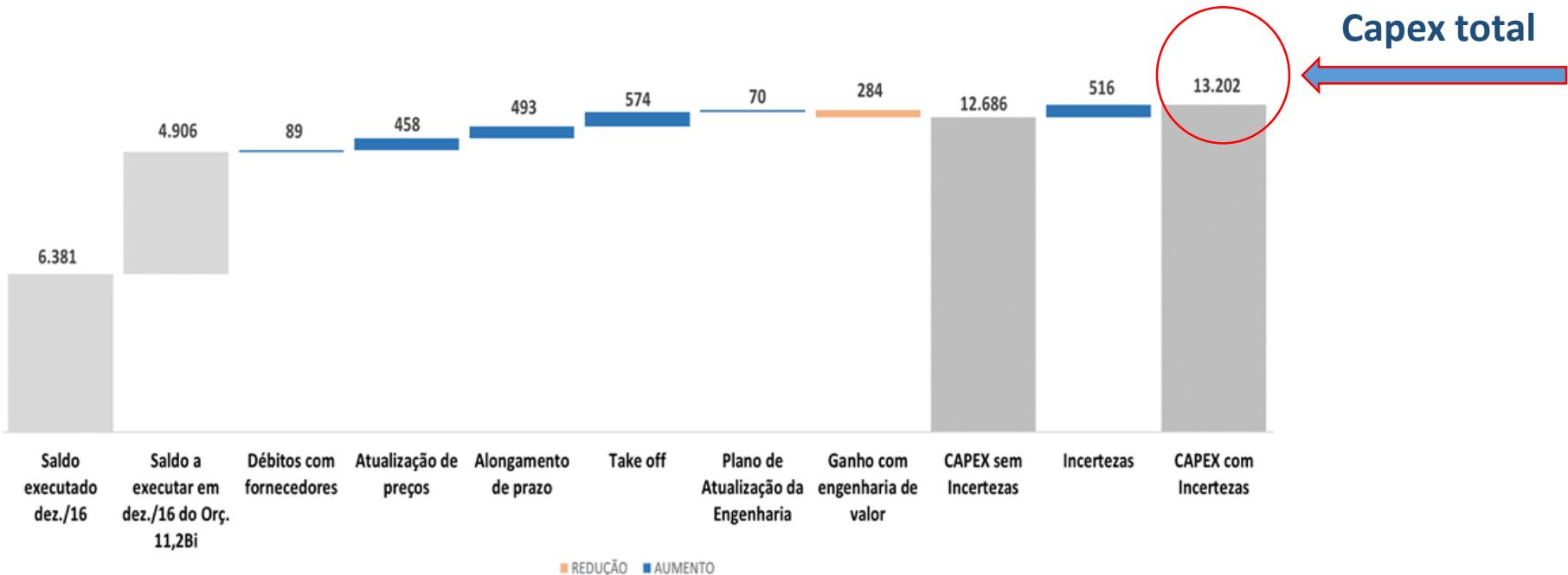
Movimentação de cargas da TLSA diante dos potenciais de captura identificados

mil tons



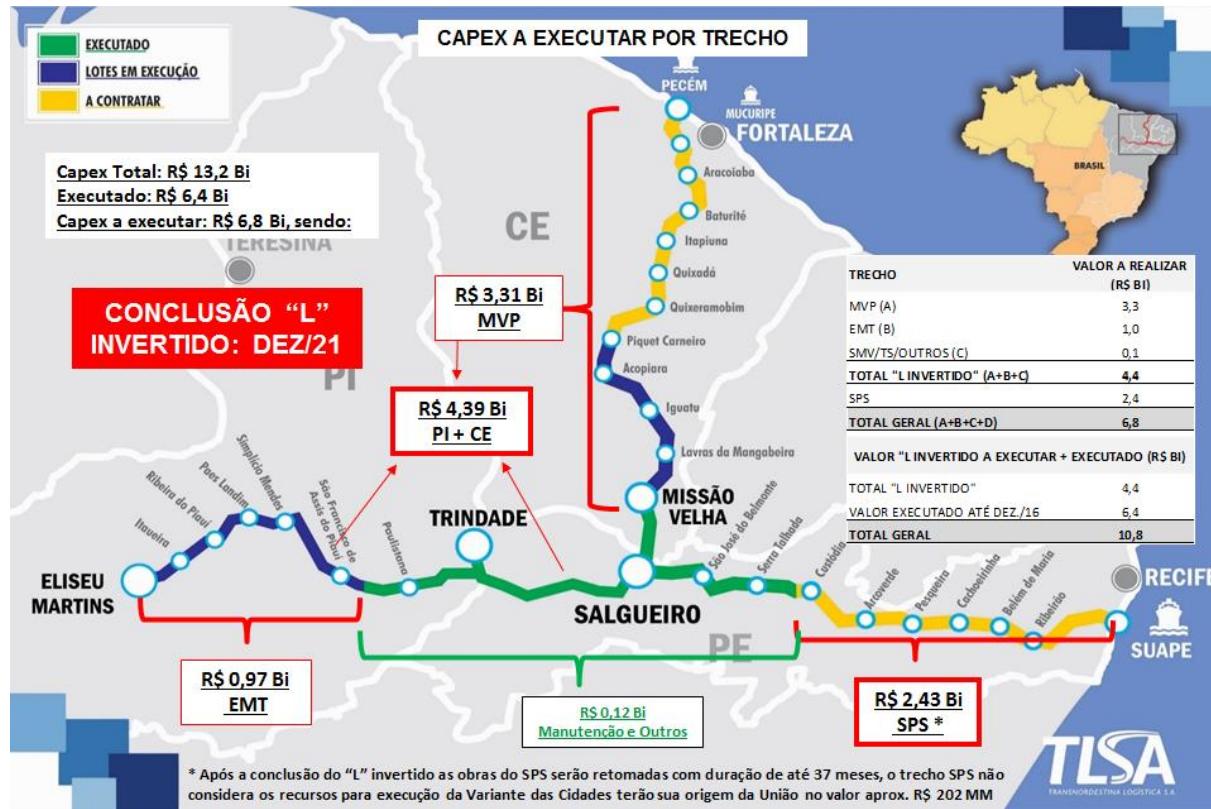
➤ CAPEX

- Investimento realizado até dez/2016 – R\$ 6,4 bilhões
- **CAPEX a executar – R\$ 6,8 bilhões**
- As sondagens e os projetos serão entregues até julho/2018



➤ PLANO DE ATAQUE DA OBRA

- Os estudos apresentaram como melhor opção a conclusão primeiramente da saída Pecém “L invertido” (dez/2021) e posteriormente da saída Suape “I deitado” (dez/2025)

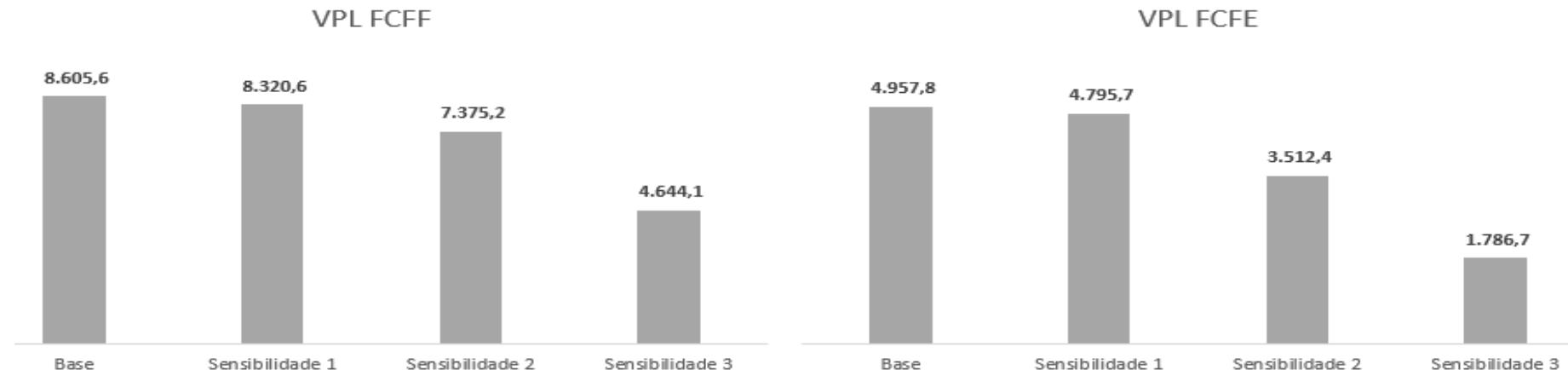


• PROPOSTA DE SOLUÇÃO:

- ✓ Essa proposta permite a integração Mina (BEMISA) – Ferrovia (TLSA) – Porto (Pecém)
- ✓ O início da operação gerará *funding* para a conclusão posterior do trecho até Suape
- ✓ Possui potencial de geração de R\$ 800 mi de caixa

➤ VPL

- Para a tomada de decisão foi considerado os investimentos efetuados como afundados – *sunk costs*.
- VPL calculado de R\$ 8,6 bi, todavia quando se leva em consideração o serviço da dívida, esse montante é R\$ 4,9 bi.
- Foram realizadas quatro análises de sensibilidade, onde o cenário base considera a demanda “full” e a sensibilidade 3 desconsidera principalmente a carga de minério.



➤ Funding – R\$ 7,4 bilhões

■ CAPEX IMPLANTAÇÃO DO PROJETO E FUNDING

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL
CAPEX	146,37	860,59	1.303,81	1.401,99	781,76	113,70	666,71	1.008,83	538,16	6.821,93
Financiamentos (Amortização + juros + fiança)	86,24	79,41	79,06	92,57	133,39	-	-	-	-	470,67
Amortização Mútuo CSN	-	70,00	-	-	-	-	-	-	-	70,00
TOTAL DESEMBOLSOS TLSA	232,61	1.010,00	1.382,87	1.494,57	915,15	113,70	666,71	1.008,83	538,16	7.362,60



REALIZADO	2006-2016	TOTAL
	6.380,54	13.202,47
-	-	470,67
-	-	70,00
	6.380,54	13.743,14

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL
Funding Projeto	160,05	1.010,84	1.382,87	1.494,57	915,15	168,17	666,71	1.008,83	14,74	6.821,93
CSN (Equity)	-	68,81	-	-	-	-	-	-	-	68,81
BNDES/CSN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FINOR	152,74	142,04	-	-	-	-	-	-	-	294,78
VALEC	-	400,00	400,00	314,80	-	-	-	-	-	1.114,80
Financiamentos (FDNE, BNDES e FNE) ¹	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BNDES ou outra fonte com custo equivalente para CSN (DUVP)	-	50,00	232,87	217,83	-	-	-	-	-	500,70
Parceiro Estratégico (Equity)	-	350,00	750,00	-	-	-	-	-	-	1.100,00
CSN/Parceiro Estratégico (DUVP)	-	-	-	961,93	915,15	168,17	416,71	928,83	14,74	3.405,53
Saldo de Caixa (Funding)	7,31	-	-	-	-	-	250,00	80,00	-	337,31
Saldo de Caixa (Conclusão obra)	-	-	-	-	-	-	-	-	464,72	464,72
Mútuo	75,95	-	-	-	-	-	-	-	-	75,95
TOTAL FUNDING TLSA	236,00	1.010,84	1.382,87	1.494,57	915,15	168,17	666,71	1.008,83	479,46	7.362,60
Saldo de Caixa ao final do ano	2,54	18,01	21,25	19,06	20,67	15,00	33,02	214,48	-	33,39

1: FDNE: 3.065 MM; BNDES: 225 MM; FNE: 180 MM

VALEC substitui 100% do FDNE

R\$ 5,95 MM já aportado pela CSN em jan/2017 + R\$ 70 MM que será aportada pela CSN como mútuo em 2017 e repago no 1T18

Fonte BNDES para CSN – R\$ 501 MM (direito de uso da VP); se tal fonte não for viável outra fonte similar deve aportar.

Parceiro estratégico aportando inicialmente como *Equity* (R\$ 1,1 Bi). Em seguida, aportes modelados através de aquisição do direito de uso de via permanente (R\$ 3,4 Bi)

Antecipação de aporte do Parceiro Estratégico para cobrir necessidade de caixa, restando um caixa mínimo de R\$ 15 MM

Aplicação dos recursos recebidos + variação do capital de giro

As despesas de financiamentos serão pagas com os recursos do *funding* da obra entre 2018 e 2021. Em 2025 a diferença entre o CAPEX e o saldo de *funding* a ser aportado será suportada pelo caixa proporcionado pelas operações do “L invertido”.

O início da operação do “L invertido” proporcionará geração de caixa de R\$ 330 MM como *funding*, reduzindo assim a necessidade de recursos para conclusão do SPS.

Valores em termos reais (R\$ MM)

|1

➤ NECESSIDADE DE PARCEIRO ESTRATÉGICO

- É crucial para o sucesso do projeto o aporte de R\$ 4,5 bilhões de um **parceiro estratégico**.
- O melhor arranjo seria uma combinação entre aporte via *equity* e venda de capacidade futura.
- Apesar da assinatura de alguns NDA e MoU, **até o momento a TLSA não apresentou um parceiro estratégico firme**.

- 1) **Seja apresentado um parceiro estratégico firme pela concessionaria para suportar a necessidade de R\$ 4,505 bilhões para a conclusão do investimento, valores estimados pela TLSA, não validados pelos membros do governo;**
- 2) **Seja previsto no orçamento da VALEC nos anos 2018, 2019 e 2020, os recursos necessários para aportar no projeto, conforme estabelecido na tabela do *funding*;**
- 3) **Seja solucionado o financiamento da CSN perante o BNDES ou encontrada outra solução, contando com o apoio dos Ministérios envolvidos diretamente com o Projeto e a Concessão;**
- 4) **Seja validado pela Agência Reguladora o novo orçamento e cronograma de obras com previsão de término até - dezembro/2021 para o “L invertido” e dezembro/2025 para o “I deitado”;**
- 5) **Sejam anuídas as alterações propostas neste relatório pelo Tribunal de Contas da União e atendido o Acórdão nº 67/2017.**

Otto Luiz Burlier

Diretor da Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura